22

GAZETY WOJENNE

Unikalna kolekcja z II wojny światowej

U-Booty przeciwko konwojom

Życie codzienne

Blokada Wielkiej Brytanii

Świadkowie mówią

Relacje tych, którzy to przeżyli...

Widziane z bliska

Antagonizm Raeder - Dönitz

Postacie

Raeder





Ówczesne gazety zreprodukowane w całości

„Wieści Polskie" - 5 listopada 1941
„Dziennik Polski" - 20 stycznia 1941

cena 3,99 zł co tydzień ISSN 1505-0122 INDEKS : 343765

Konwoje w niebezpieczeństwie

Konwoje statków handlowych padają ofiarą niemieckich U-Bootów. Unieruchomienie transportu morskiego oznacza przerwanie ciągłości dostaw surowców dla gospodarki państw alianckich, a tym samym jej zdławienie.

Najbardziej krytyczny moment bitwy o Atlantyk przypadnie wprawdzie na okres od drugiej połowy 1942 r. do pierwszych miesięcy 1943 r., lecz sama bitwa - długa i prowadzona przez obie strony ze zmiennym szczęściem - ciągnąć się będzie przez całe sześć wojennych lat. Można nawet zaryzykować stwierdzenie, iż właśnie ona rozpoczęła II wojnę światową, gdyż pierwsze U-Booty opuściły niemieckie porty, by zająć bojowe pozycje na Atlantyku dwa tygodnie przed jej wybuchem - 19 sierpnia 1939 r.

Pod koniec sierpnia 1939 r., tuż przed inwazją na Polskę, 17 niemieckich okrętów podwodnych zostało wysłanych na Atlantyk, 14 innych - na Morze Północne. Pomimo stosunkowo późno rozpoczętego wyposażania Kriegsmarine w łodzie podwodne, w chwili wypowiedzenia wojny Niemcy dysponowali 56. jednostkami, spośród których dziesięć nie było jeszcze w pełni gotowych do udziału w operacjach wojennych. Ale oznacza to zarazem, że mieli tylko jedną łódź podwodną mniej niż Anglicy. Z tej liczby aż 30 okrętów było tzw. „kaczkami Morza Północnego" - zbyt małymi do działania na Atlantyku.

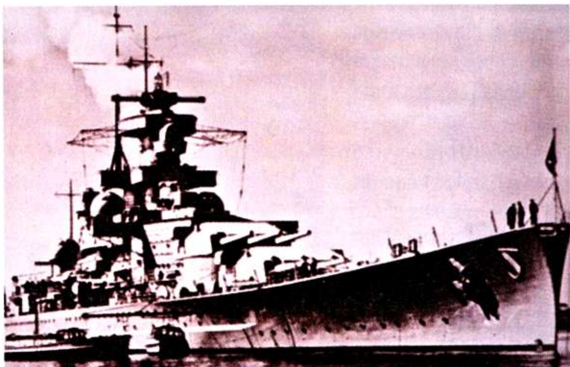
Pierwsze sukcesy U-Bootów

Pierwszą ofiarą niemieckich łodzi podwodnych stał się brytyjski liniowiec *Athenia* zatopiony wieczorem 3 września 1939 r., w dniu, w którym Anglia wypowiedziała wojnę Niemcom, a w trzy dni po niemieckiej napaści na Polskę. Statek ten został storpedowany bez uprzedzenia, pomimo wyraźnego rozkazu Hitlera, który zobowiązywał dowódców łodzi podwodnych do prowadzenia akcji w zgodzie z konwencją haską. Kapitan U-Boota U-30, który zatopił *Athenię* - por. mar. Fritz Lemp, tłumaczył swoje postępowanie tym, że wziął ten statek za krążownik pomocniczy. Z incydentu będzie usiłował skorzystać minister propagandy Joseph Goebbels, który oskarży Wielką Brytanię o to, że *Athenia* została zatopiona przez Anglików na roz-

▲ Załoga niemieckiego U-Boota określa swą pozycję za pomocą sekstansu. *(ECPA)*



▼ Bomba eksplodowała w pobliżu eskortującego konwój brytyjskiego niszczyciela *Ashanti*. *(IWM)*



▲ **22 marca 1941 r., po dwumiesięcznym rejsie, niemiecki pancernik *Scharnhorst* zawinął do zarekwirowanego przez Kriegsmarine francuskiego portu Brest. Zostanie tam uszkodzony przez samoloty RAF-u. Pomimo energicznych protestów admirała Dönitza, do wykonania napraw zostaną zatrudnione ekipy remontowe U-Bootów. Zaważy to na sprawności niemieckiej floty podwodnej.**
(zbiory prywatne)

▶ **Czterolistna koniczyna - znak U-380.**
(Jean Restayn)

▼ **Na płynący samotnie statek transporowy czyhały rozliczne niebezpieczeństwa. W pierwszych miesiącach wojny brytyjska marynarka handlowa poniosła ciężkie straty.**
(ECPA)

kaz Churchilla, by skłonić Stany Zjednoczone do przystąpienia do wojny. W odpowiedzi Winston Churchill obejmuje stanowisko Pierwszego Lorda Admiralicji. W ciągu następnych dni zostanie zatopionych wiele innych statków.

5 września 1939 r. ofiarą U-47 dowodzonego przez kpt. mar. Günthera Priena padnie pierwszy brytyjski statek handlowy - mały frachtowiec *Bosnia*. Tego samego dnia niemiecki okręt podwodny U-48 atakuje i zatapia uzbrojony brytyjski statek handlowy *Royal Sceptre*, któremu w ostatniej chwili udaje się wysłać depeszę: „Jestem ścigany i ostrzeliwany przez okręt podwodny". To po tym właśnie meldunku Hitler wyśle do wszystkich dowódców okrętów podwodnych rozkaz, by zatapiali, bądź zajmowali wszystkie statki, które przy ich zatrzymaniu użyją radia.

W połowie października 1939 r. U-47, dowodzony przez kpt. mar. Priena, wpłynął do bazy morskiej Scapa Flow i zatopił pancernik „Royal Oak", powodując czasowe opuszczenie bazy przez wojska brytyjskie.

Ale największy sukces w owych pierwszych dniach wojny odniósł 17 września 1939 r. U-29, zatapiając lotniskowiec *Courageous* na zachód od Wysp Brytyjskich. Trzy dni wcześniej, lotniskowiec *Ark Royal* zdołał w ostatniej chwili umknąć U-39, którego błyskawicznie zaatakowały i zatopiły niszczyciele z jego eskorty. Uznano wtedy, że ryzyko związane z polowaniem na niemieckie łodzie podwodne jest zbyt duże i wycofano z tego typu akcji wszystkie ciężkie lotniskowce.



Günther Prien przekrada się do Scapa Flow

U-Booty odniosły znaczące sukcesy w walce ze statkami handlowymi. W sumie 41 statków handlowych należących do aliantów (ale nie tylko), o łącznej wyporności 154 tys. ton zostało zatopionych jeszcze we wrześniu 1939 r., a pod koniec roku straty sięgnęły 114 statków o wyporności ponad 420 tys. ton. Na domiar złego, w połowie października 1939 r. U-47, dowodzony przez kpt. mar. Priena, wpłynął do bazy morskiej Scapa Flow i zatopił pancernik *Royal Oak*, powodując czasowe opuszczenie bazy przez wojska brytyjskie.

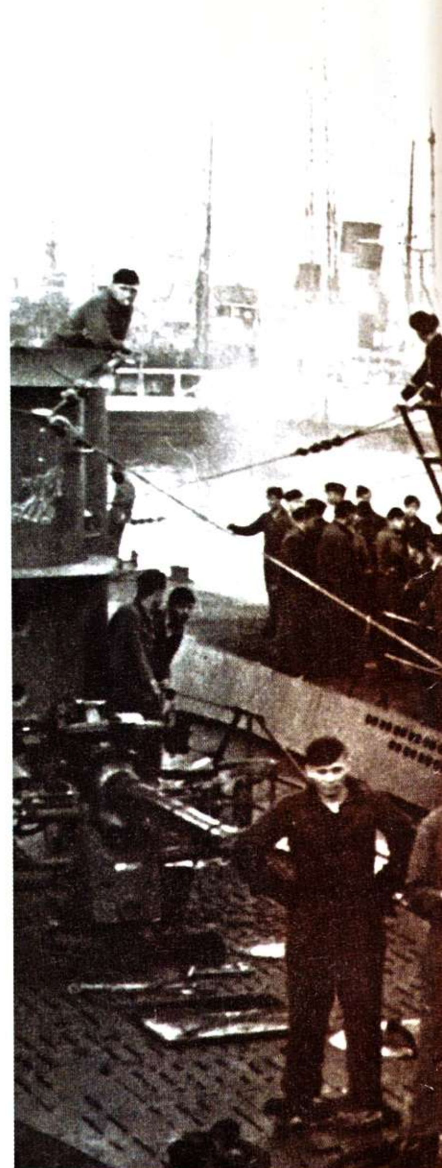
Warto jednak zaznaczyć, że w listopadzie i grudniu straty w ilości statków handlowych wyraźnie spadły i wyniosły zaledwie połowę strat poniesionych we wrześniu i październiku, przy czym zdecydowana większość z nich spowodowana była minami, a nie spotkaniem z niemieckimi okrętami podwodnymi. Ponadto zatopiono dziewięć U-Bootów, co stanowiło jedną szóstą ich ogólnej liczby. Ataki z powietrza znacznie utrudniały życie okrętom aliantów, ale w rzeczywistości nie stanowiły zagrożenia.

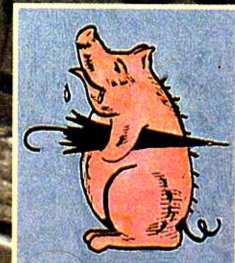
Porażka floty nawodnej

W pierwszym etapie działań wojennych marynarka niemiecka pokładała wielkie nadzieje nie tylko w U-Bootach, ale i w okrętach nawodnych. Jednak rzeczywistość nie potwierdziła tych oczekiwań.

Jeszcze na samym początku wojny *Admirał Graf Spee* - pancernik kieszonkowy, którego kapitanem był kmdr Hans Langsdorff zajął pozycję na środku Atlantyku. Jego okręt bliźniaczy, *Deutschland* (później przechrzczony na *Lutizowa*) pływał po północnym Atlantyku. Jednak Hitler zezwolił im na atakowanie angielskich statków dopiero 26 września. Żadnemu z nich nie udało się odnieść dużego zwycięstwa, a *Graf Spee*, zablokowany u ujścia Rio de la Plata, musiał dokonać samozatopienia. Nowe pancerniki: *Gneisenau* i *Scharnhorst* wyszły na krótko w morze w listopadzie 1939 r. Jednak po zatopieniu koło Islandii brytyjskiego krążownika pomocniczego *Rawalpindi* szybko powróciły do bazy. Okręty aliantów, pomimo iż ich eskorta nie zawsze była skuteczna, a wiele z nich w ogóle było jej pozbawionych, stanowiły znaczną siłę odstraszającą.

Po upadku Francji, w czerwcu 1940 r., szlaki morskie Wielkiej Brytanii były poważnie zagrożone. Wszystkie statki przepływające na południe od Irlandii były teraz narażone na ataki niemieckich okrętów podwodnych i statków nawodnych, a także na ataki z powietrza. Pozostawało zatem (pomimo dużego, choć innego rodzaju, ryzyka) opływanie Irlandii od północy. Jednak ta droga mogła stać się celem pierwszych niemieckich samolotów dużego zasięgu, czteromotorowych *Focke-Wulf Kondor* (F.W.200) startujących z Stavanger w Norwegii i z Merignac niedaleko Bordeaux. W listopadzie 1940 r. bombowce te zatopiły 18 statków o łącznej wyporności 66 tys. ton. Ilość ofiar U-Bootów też wzrosła, dochodząc w październiku do 63 statków





o łącznej wyporności ponad 350 ton.

Zagrożenie stało się tak duże, że wiele angielskich okrętów wojennych zostało zwolnionych z powierzonej im misji obrony Wysp Brytyjskich przed inwazją i oddelegowanych do patrolowania i ochrony szlaków na północ od Irlandii.

W czerwcu 1940 r., w pierwszym miesiącu nowej sytuacji na froncie w Europie, liczba zatopionych przez U-Booty okrętów wyniosła 58 o wyporności 284 tys. ton. Straty będą nieco mniejsze w lipcu, jednak średnia miesięczna ustali się na 250 tys. ton.

Na morskim szlaku prowadzącym wzdłuż wschodniego brzegu Wysp Brytyjskich miny zrzucane z samolotów powodowały większe straty niż U-Booty. W ostatnich miesiącach 1939 r. i na wiosnę roku 1940 r., po inwazji na Norwegię i Holandię, zagrożenie to jeszcze wzrosło.

Odyseja „Admirała Scheera"

W dniu 23 października 1940 r. opuszcza port w Gdyni dawny pancernik kieszonkowy, przebudowany teraz na ciężki krążownik - *Admirał Scheer*. Jego zadaniem jest zwalczanie statków zaopatrzeniowych na Oceanie Indyjskim. Niezauważony przez brytyjskie siły rozpoznawcze przemyka się przez norweskie wody przybrzeżne i dociera na wody północnego Atlantyku. 5 listopada 1940 r. atakuje konwój płynący z Halifaxu w Nowej Szkocji. Zatapia

Okręty aliantów, mimo iż ich eskorta nie zawsze była skuteczna, a wiele z nich w ogóle było jej pozbawionych,stanowiły znaczną siłę odstraszającą.

Czy wiesz, że...

Od grudnia 1940 r. do lutego 1941 r. wojnę na Atlantyku prowadziło tylko 18 U-bootów, a wysokie liczby, jakie widniały na kioskach tych okrętów, np. U-570 lub U-820 miały na celu utrudnić aliantom zorientowanie się w niewielkiej liczbie łodzi podwodnych.

▲ Mimo nacisku na rozwój broni podwodnej, admirał Dönitz uważa, iż tempo rozwoju floty jest niedostateczne. W 1940 r. wynosi ono cztery okręty podwodne miesięcznie.
(ECPA)

▲ Świnia - znak rozpoznawczy U-10.
(Jean Restayn)

▲ Konwoje, których trasa wiodła przez Arktykę, odbywały rejs w niezwykle trudnych dla marynarzy warunkach.
(ECPA)

▼ Niemiecki okręt powodny (U-Boot) typu VIIC. Podczas działań na Atlantyku był on główną bronią Kriegsmarine.
(Jean Restayn)

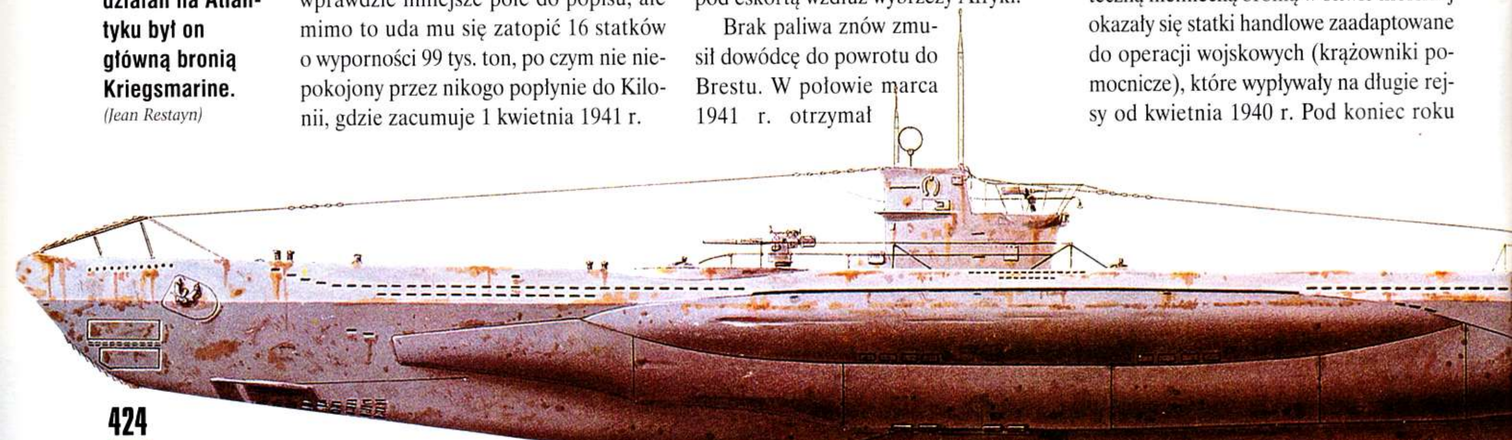
5 statków towarowych i jedyny okręt stanowiący eskortę konwoju - krążownik pomocniczy *Jervis Bay*, który - poświęcając siebie - daje w ten sposób konwojowi czas na ucieczkę. Donośność jego dział jest za mała o 9 000 m. Nagłe pojawienie się *Admirała Scheera* na tym morskim szlaku chwilowo zdezorganizowało zaopatrzenie drogą morską przez Atlantyk, unieruchamiając na dwa tygodnie pozostałe konwoje, które ruszą w drogę dopiero wtedy, gdy niemiecki pancernik odpłynie na południe Atlantyku. Znajdzie tam wprawdzie mniejsze pole do popisu, ale mimo to uda mu się zatopić 16 statków o wyporności 99 tys. ton, po czym nie niepokojony przez nikogo popłynie do Kilonii, gdzie zacumuje 1 kwietnia 1941 r.

Pod koniec listopada ciężki krążownik *Admirał Hipper* przedrze się na Atlantyk, gdzie - w pierwszy dzień Świąt Bożego Narodzenia o świcie - zostanie zmuszony do odwrotu. Kiedy zaatakował konwój, który - jak się okazało - płynął pod dość silną eskortą, ponieważ przewoził alianckie oddziały na Środkowy Wschód, krążowniki z eskorty odparły jego atak, zaś on sam musiał zawrócić do Brestu z powodu kłopotów w maszynowni. Wypłynie z portu w lutym 1941 r. i tym razem uda mu się zatopić 7 statków z konwoju płynącego pod eskortą wzdłuż wybrzeży Afryki.

Brak paliwa znów zmusił dowódcę do powrotu do Brestu. W połowie marca 1941 r. otrzymał rozkaz ze sztabu głównego Kriegsmarine, zgodnie z którym miał udać się na bardziej szczegółowy przegląd techniczny. Przypłynął do Kilonii tuż przed *Admirałem Scheerem*. Przypadek *Admirała Hippera* udowodnił, że - oprócz niedostatków technologicznych - okręt tego typu nie był przystosowany do atakowania statków handlowych.

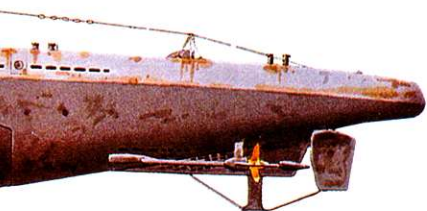
„Krążowniki pomocnicze" Kriegsmarine

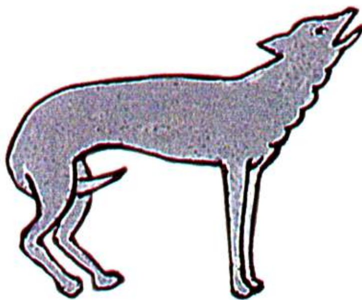
Po U-Bootach i minach, najbardziej skuteczną niemiecką bronią w bitwie morskiej okazały się statki handlowe zaadaptowane do operacji wojskowych (krążowniki pomocnicze), które wypływały na długie rejsy od kwietnia 1940 r. Pod koniec roku





pierwsza „fala" złożona z sześciu krążowników zatopiła 54 statki handlowe o łącznej wyporności 366 tys. ton. W większości przypadków zdarzało się to na odległych akwenach. Ale już sama ich - rzeczywista lub nawet tylko wyimaginowana - obecność na wodach Atlantyku powoduje tyle samo kłopotów i wywołuje taką samą dezorganizację w alianckich szeregach, jak straty, do których się one przyczyniają. Rzeczywiste zagrożenie, jakie stanowią dla konwojów, jest spotęgowane doskonałym wyszkoleniem ich dowódców oraz zadziwiającą zręcznością, z jaką zaopatrują się w niezbędne dla funkcjonowania: paliwo, amunicję i żywność. Kriegsmarine mistrzowsko wykorzystała możliwości krążowników pomocniczych, tak samo jak doskonale wybierała im cele ataku.





◀ **Szary wilk - znak na kiosku U-84.**
(Jean Restayn)

W obliczu zagrożenia, jakie stwarzały krążowniki pomocnicze i U-Booty, okręty eskortowe Royal Navy wystawione były na nie lada próbę. Wypływając z francuskich portów Brest, Lorient i La Pallice, U-Booty mogły osiągać aż 25 stopień długości zachodniej, podczas gdy latem 1940 r. Anglicy mogli zapewnić eskortę jedynie do 15 stopnia długości zachodniej, to jest na odległość ok. 300 km na zachód od brzegów Irlandii. Poza tą granicą płynące z Wysp Brytyjskich konwoje mogły jedynie rozproszyć się i kontynuować dalszą drogę bez eskorty. W październiku 1940 r. eskorta mogła docierać tylko do 19 stopnia długości zachodniej, a więc o 650 km na zachód od Irlandii. Na dodatek najczęściej eskortę stanowił jeden krążownik pomocniczy i trzeba było czekać aż do końca roku, aby udało się zwiększyć ją do dwóch jednostek. Jedynie konwoje udające się na Środkowy Wschód mogły liczyć na bardziej znaczącą ochronę.

Głównym zachodnim punktem docelowym atlantyckich konwojów był Halifax w Nowej Szkocji, natomiast konwoje płynące do Wielkiej Brytanii z żywnością, ropą i amunicją były eskortowane przez okręty kanadyjskie, które towarzyszyły im przez 500 - 600 km, aż do przejęcia przez eskortę atlantycką. Pod tą ochroną docierały do lepiej strzeżonych wód w bezpośrednim sąsiedztwie Wielkiej Brytanii.

Pojawienie się korwet wiosną 1940 r. było ciekawym rozwiązaniem problemu eskorty.

Eskorty - gwarancja bezpieczeństwa

Pojawienie się korwet wiosną 1940 r. było ciekawym rozwiązaniem problemu eskorty. Te małe jednostki o wyporności 925 ton przy złej pogodzie były istną udręką dla ich załóg. Poza tym nie były one ani dostatecznie szybkie, by móc wyprzedzić płynącego w wynurzeniu U-Boota, ani nawet nie były zdolne do zrównania się z nim. Mimo to eskortowały konwoje w każdych warunkach i niejeden statek handlowy właśnie im zawdzięcza bezpieczne dotarcie do portu.

Problem eskorty został także częściowo rozwiązany dzięki porozumieniu, jakie we wrześniu 1940 r. - po dwóch miesiącach wysiłków mediacyjnych z obu stron - zawarli prezydent Stanów Zjednoczonych Roosevelt i premier Wielkiej Brytanii Churchill. Na jego mocy Anglia otrzymała dostawę 50 starych amerykańskich niszczycieli z I wojny światowej. W zamian za to Ameryka dostawała w dzierżawę na 99 lat osiem baz brytyjskich na wybrzeżach Atlantyku.

Niszczyciele oddane do dyspozycji Brytyjczyków przez Stany Zjednoczone były wprawdzie przestarzałego typu i należało je unowocześnić przed podjęciem przez nie służby, jednak już wkrótce odegrają one znaczącą rolę w eskortowaniu konwojów oraz w zwalczaniu niemieckich łodzi podwodnych. Ponadto wymiana ta pozwoliła Stanom Zjednoczonym przygotować i wyposażyć bazy chroniące ich przybrzeżną i dalekomorską żeglugę. Był

▼ **Torpedy były bronią skuteczną, aczkolwiek kłopotliwą w użyciu. Często nie osiągały namierzonego celu, lub nie eksplodowały. Na początku 1940 r. wiele okrętów (wśród nich U-47 Priena) nie odniosło żadnych zwycięstw.**
(zbiory prywatne)



▲ **Niemiecki okręt ratuje załogę storpedowanego transportowca brytyjskiego.** *(ECPA)*

to pierwszy krok Stanów Zjednoczonych w kierunku zaangażowania się w Bitwę o Atlantyk.

Nadejście zimy i pogorszenie pogody przyniosły dodatkowe utrudnienia dla konwojów i ich eskorty, choć jednocześnie wpłynęły na zmniejszenie aktywności niemieckich łodzi podwodnych. Niemieckie statystyki wykazują, że w lipcu 1940 r. liczba U-Bootów zwiększyła się o 50 % w stosunku do stanu z początku wojny. W tym samym czasie zatopiono 27 okrętów podwodnych. Pozostało więc jeszcze 51 operacyjnych jednostek. W lutym następnego roku ich ilość spadnie do 21. Jednak dzięki francuskim bazom, Niemcy mogli utrzymywać więcej jednostek morskich. Nadto U-Booty typu przybrzeżnego mogły także działać na atlantyckich szlakach.

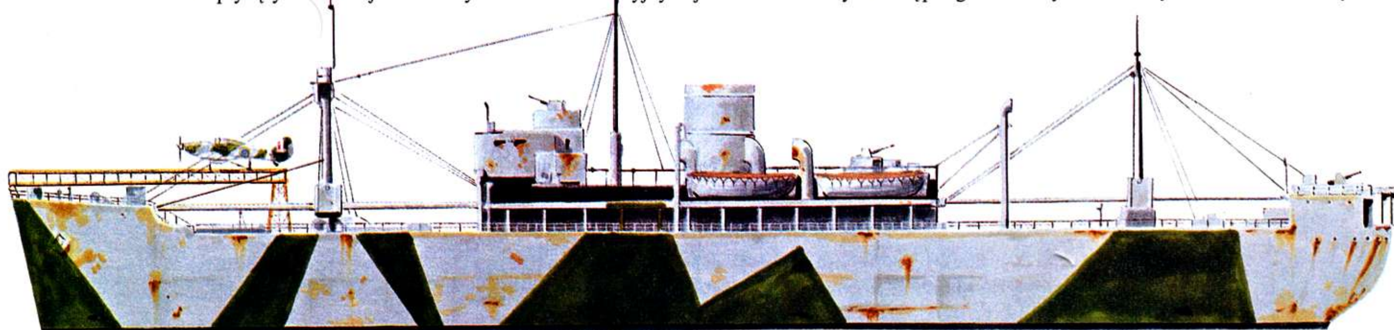
Wkład włoskiej marynarki wojennej w operacje na Atlantyku był znikomy. Jej łodzie podwodne zaczęły tam działać od sierpnia 1940 r. i w listopadzie było ich już 26, ale efekt ich działalności był praktycznie zerowy.

„Wilcze stada"

Ataki U-Bootów osłabły w zimie, przede wszystkim z powodu złej pogody. Na początku 1941 r. znowu przybrały na sile dzięki zastosowaniu opracowanej przez admirała Dönitza taktyki „wilczych stad". Niemieckie okręty podwodne przestały praktycznie atakować okręty wroga w pojedynkę, a zaczęły działać grupami. Ta nowa taktyka po raz pierwszy została użyta w październiku 1940 r. Doskonalona będzie przez cały czas trwania walk na Atlantyku.

Porządek działania okrętów podwodnych był następujący: kiedy ustalono już pozycję zbliżającego się konwoju, lądowa kwatera główna łodzi podwodnych uprzedzała o tym grupę U-Bootów, które znajdowały się w najdogodniejszej pozycji do ataku. Z wybranej grupy odłączała się jedna łódź, aby odnaleźć wrogi konwój i płynąć za nim naprowadzając drogą radiową pozostałe U-Booty na cel. Kiedy już niemieckie łodzie zgromadziły się w pobliżu osaczonego okrętu, rozpoczynały atak prowadzony najczęściej w pełnym wynurzeniu i nocą, starając się mieć wiatr od strony rufy. Atak powtarzano przez kilka kolejnych nocy. W dzień łodzie podwodne wycofywały się na bezpieczną odległość od konwoju i jego eskorty.

Sukces ataku wynikał zarówno z zaskoczenia i osaczenia statku, jak i z tego, że w wynurzeniu U-Booty były o wiele szybsze od większości okrętów stanowiących eskortę. Taktyka przyjęta przez Kriegsmarine nie była nowością. Podobne ataki w wynu-





rzeniu i nocą przeprowadzano już w czasie I wojny światowej. Zresztą sam Dönitz opisał je w książce wydanej jeszcze przed drugą wojną światową.

Taktyka „wilczych stad" zaskoczyła Anglików, spodziewających się przede wszystkim ataków w zanurzeniu i pokładających ogromne nadzieje w radiolokacyjnym systemie wykrywania łodzi podwodnych, który miał zasięg około 1500 metrów. *Asdic* nie mógł wykryć ani U-Boota działającego na powierzchni, ani okrętów torpedujących obrzeża konwoju. W czasie nocnego ataku okręty z eskorty były praktycznie rzecz biorąc ślepe. Zastosowanie przez Niemców nocnych ataków łodzi podwodnych w wynurzeniu obróciło wniwecz wielkie brytyjskie przygotowania do wojny podwodnej.

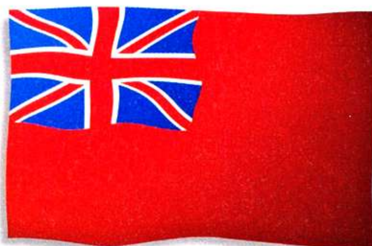
▲ „Siła morska Wielkiej Brytanii spoczywa w waszych oszczędnościach". Plakat nakłaniający do wsparcia finansowego brytyjskiej marynarki wojennej. Po odparciu zagrożenia z powietrza, zapewnienie bezpieczeństwa Wyspom Brytyjskim będzie zależało od Royal Navy.
(zbiory prywatne)

Brytyjska riposta

Najlepszą metodą obrony wobec nowej taktyki było jak najwcześniejsze wykrycie okrętu mającego za zadanie odnalezienie konwoju, a następnie podążanie za nim, ściągnięcie pozostałych U-Bootów w jego pobliże i wyeliminowanie ich z walki. Jeśli eskortującym okrętom udało się zmusić jednostki wroga do zanurzenia, stawały się niegroźne, ponieważ w nocy nie mogły nadążyć za konwojem.

Niezwykle istotnym elementem nocnej walki było oświetlenie morza. Początkowo dokonywano go za pomocą pocisków i rakiet oświetlających. Następnie zaczęto używać bardziej skutecznych *snowflake* (płatków śniegu), które praktycznie dawały światło nie ustępujące dziennemu. Na samolotach eskortujących konwoje zaczęto także montować bardzo silny reflektor nazywany od nazwiska jego wynalazcy „reflektorem Leigha".

◄ Handlowy statek brytyjski typu *„Empire Faith C.A.M."* (*Catapult Aircraft Merchantman*) W wypadku katapultowania hydroplanu, samolot ten musiał lądować na wodzie i nie mógł być wyłowiony.
(Jean Restayn)



► Bandera brytyjskiej marynarki handlowej.
(WW prod)

Jeszcze donioślejszą rolę w wojnie na morzu odegrało wprowadzenie radaru. Jednocześnie, wraz z użyciem nowych technologii, poprawiono poziom wyszkolenia zarówno załóg statków jak i personelu grup eskortowych. Zmodernizowano także organizację służb wywiadowczych.

Na wszystkie te ulepszenia potrzeba było czasu. Na szczęście niewielka liczba istniejących wtedy U-Bootów znacznie ograniczała możliwości operacyjne nowych „wilczych stad".

Sukces ataku wynikał zarówno z zaskoczenia i osaczenia statku, jak i z tego, że w wynurzeniu U-Booty były o wiele szybsze od większości okrętów stanowiących eskortę.

Przed wojną admirał Dönitz uważał, że gdyby Anglicy wprowadzili system konwojów na skalę światową, to Niemcom - aby ich pokonać - potrzeba byłoby aż 300 łodzi podwodnych, podczas gdy wiosną 1941 r. Kriegsmarine dysponowała jedynie jedną dziesiątą tej liczby. Na szczęście dla Brytyjczyków. Ataki na żeglugę handlową przeprowadzane przez okręty nawodne i lotnictwo sięgnęły bowiem zenitu w marcu 1941 r. Pancernik kieszonkowy *Admirał Scheer* i pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau* zatopiły lub zajęły 17 statków, bombowce dużego zasięgu zatopiły ich aż 41, tyle samo U-Booty. W sumie zostało zniszczonych 139 statków o łącznej wyporności przekraczającej pół miliona ton. 22 marca 1941 r., po dotarciu do Brestu, oba pancerniki bojowe zostaną unieruchomione przez brytyjskie lotnictwo, które w kwietniu dokona niszczycielskich nalotów na francuski port.

POLSKA MARYNARKA WOJENNA w osłonie konwojów

Okręty Polskiej Marynarki Wojennej uczestniczyły w osłonie konwojów, które od 1941 r. transportowały do portów ZSRR - głównie Murmańska i Archangielska - broń i inne towary o charakterze strategicznym. Niektóre spośród tych okrętów dochodziły w osłonie statków handlowych aż do brzegów ZSRR. Najgłośniejszy rejs na tej trasie odbył w maju 1942 r. w osłonie konwoju PQ-16 niszczyciel ORP *Garland*, pod dowództwem komandora Henryka Eibla. W trakcie rejsu, 27 maja 1942 r. okręt był wielokrotnie atakowany przez grupy niemieckich samolotów *Junkers* Ju 88. Krótko przed godziną czternastą koło burty wybuchło kilka bomb lotniczych, które spowodowały spustoszenie na pokładzie. Na miejscu poległo lub zmarło z odniesionych ran 22 członków załogi (trzech dalszych zmarło później w szpitalu). 29 maja okaleczony *Garland* dotarł do Murmańska. Oprócz *Garlanda* do Fiordu Murmańskiego w eskorcie konwojów dotarły również inne polskie niszczyciele - ORP *Piorun* (28-29 stycznia 1943 r.) oraz ORP *Orkan* (27 lutego-2 marca 1943 r.) Charakterystycznym aspektem tych postojów jest to, iż wielu członków załóg, którzy do Wielkiej Brytanii trafili z sowieckiego zesłania wołało na wszelki wypadek nie schodzić na ląd...



◄ Morski pogrzeb marynarzy *Garlanda* poległych w walce z lotnictwem niemieckim w dniu 27 maja 1942 r. Uroczystość odbyła się na pokładzie *HMS Niger* u wejścia do fiordu murmańskiego.
(zbiory prywatne)

Raeder i Dönitz

Erich Raeder i Karl Dönitz. Dzieli ich piętnaście lat doświadczeń i przepaść światopoglądowa. Jeden z nich pragnie odbudować w Niemczech potężną marynarkę wojenną, drugi - stawia wszystko na kartę U-Bootów.

W chwili wybuchu wojny w Kriegsmarine toczy się polemika między Naczelnym Dowódcą Marynarki Wojennej III Rzeszy Erichem Raederem a dowódcą floty okrętów podwodnych - Karlem Dönitzem. Potrwa ona kilka lat, aż do momentu, w którym flota podwodna udowodni swą wyższość nad statkami nawodnymi. Ogromna w tym zasługa Dönitza, który doprowadzi do perfekcji wykształcenie załóg U-Bootów.

Kriegsmarine została rzucona w wir działań wojennych zanim jeszcze mogła wystawić flotę okrętów nawodnych zdolnych stawić czoło okrętom Royal Navy. Zmusi to Raedera do podjęcia wysiłków - niestety nieskutecznych - by odwieść Hitlera od przedwczesnego wypowiedzenia wojny. Kiedy jednak wojna rozpocznie się, gorycz i rozczarowanie starego admirała sprawią, że zamknie się on w swoich prywatnych apartamentach, powierzając złe przeczucia kartom swego dziennika.

„W dniu dzisiejszym wybuchła wojna z Francją i Anglią. Według wcześniejszych zapewnień Führera, nie powinniśmy się byli spodziewać jej przed 1944 r... Jest oczywiste, że marynarka nie jest odpowiednio wyposażona do walki z Wielką Brytanią. Armia podwodna jest wciąż zbyt słaba, aby odegrać decydującą rolę w tej wojnie. Siły nawodne są zaś mniej liczne i słabsze od floty brytyjskiej. Zatem, nawet przy użyciu wszystkich dostępnych nam środków, w konfrontacji z marynarką angielską możemy jedynie pokazać, jak potrafimy dzielnie umierać".

Według admirała Raedera wojna rozpoczęła się o siedem lat za wcześnie. Walczył o doprowadzenie niemieckiej marynarki do jej pełnej świetności po latach ograniczeń narzuconych traktatem wersalskim. Od 1928 r., kiedy objął stanowisko Naczelnego Dowódcy Marynarki, pragnął stworzyć flotę zdolną stawić czoło każdemu europejskiemu mocarstwu. Kiedy Hitler doszedł do władzy w 1933 r., Raeder szybko zrozumiał, że poprze on jego marzenie o stworzeniu silnej marynarki niemieckiej. Obaj mężczyźni, mimo skrajnie różnych osobowości, szybko zaczęli darzyć się wzajemnym szacunkiem. Hitler podziwiał i uznawał profesjonalizm admirała w dziedzinie, której nie pojmował i w której czuł się wyjątkowo niepewnie. Raeder zaś, chociaż nigdy nie wyzbył się



▲ Admirał Dönitz cieszył się wśród marynarzy niezwykłą popularnością. Tu: przegląd załogi łodzi podwodnej przed wypłynięciem w rejs. *(ECPA)*

◄ Admirał Erich Reader w 1934 r., na pokładzie okrętu *Deutschland*. *(zbiory prywatne)*

pogardy dla byłego kaprala, widział w Hitlerze „genialnego i bardzo zręcznego polityka", który dostarczy mu środków do odbudowy niemieckiej marynarki wojennej, pozostawiając mu zarazem wolną rękę w dalszym nią dowodzeniu. Początkowo Raeder dał się ponieść zręczności Hitlera, który powiedział mu: „Wojna na lądzie jest moją sprawą. Wszystko, co dotyczy morza należy do Pana".

Mimo iż Hitler nigdy nie miał całkowitego zaufania do swoich generałów, tak bardzo uzależnił wszystkie „morskie" sprawy od decyzji Raedera, że przekonał go, aby nie przechodził na emeryturę i przyrzekł mu awans na stopień wielkiego admirała. Dzięki Readerowi Kriegsmarine zyskała dużo większą niezależność. Żadna interwencja SS nie była tutaj tolerowana, a marynarka trzymała się z dala od wszelkiej polityki odrzucając, jako „niestabilnych psychicznie", większość kandydatów wywodzących się z Hitlerjugend. Raeder był bardzo religijny. Zapewnił sobie dużą ilość kapelanów, a jego troska o zachowanie tolerancji w sferze wyznania ochroniła przed represjami wielu oficerów marynarki pochodzenia żydowskiego.

„Wojna na lądzie jest moją sprawą. Wszystko, co dotyczy morza należy do Pana".

Produkować broń

W 1935 roku młodszy o 15 lat od Raedera Karl Dönitz jako dowódca krążownika *Emden* przygotowywał rejs dookoła świata. Należał on do grona najbardziej obiecujących oficerów Kriegsmarine. Dowodził torpedowcem z powojennej małej floty niemieckiej, awansując w stopniu komandora porucznika na dowódcę *Emdena*. Początkowo Dönitza nie interesowała szansa zostania dowódcą rodzącej się floty podwodnej, gdyż sądził, że flota owa nie będzie miała większego znaczenia. 28 września 1935 r. objął jednak dowództwo pierwszej flotylli dziewięciu nowych okrętów podwodnych. W niespełna rok, stworzył on zalążek szybko rozwijającej się i rozbudowującej się, doskonale wyszkolonej siły. Ułożył program sześciomiesięcznego szkolenia, którym kierował osobiście. Często wypływał w morze ze swoimi młodymi dowódcami i kierował ich operacjami. Każda nowa załoga, zanim uzyskała pozwolenie wystrzelenia torped, musiała wykonać 66 wynurzeń i zanurzeń oraz przejść specjalny trening symulujący atak. Legenda, jaka zaczęła otaczać tę elitarną jednostkę, pozwoliła Dönitzowi ściągnąć do niej najlepszych młodych oficerów i marynarzy. Aby dostać się do Kriegsmarine, trzeba było przejść wiele bardzo ciężkich testów. Do Kilonii zgłaszało się każdego roku 40 tys. mężczyzn. Tylko 2 tys. z nich trafiało do marynarki. Jeszcze większa konkurencja była wśród kandydatów na oficerów. W 1932 r. zgłosiło się ich 618 na 45 wolnych miejsc. Selekcja była bardzo ostra, a kandydaci na oficerów musieli - między innymi - otrzymać najwyższe noty w serii testów pisemnych oraz prób fizycznych i psychologicznych. Wśród tych ostatnich najtrudniejsza była tzw. *Mutprobe* (test na odwagę), w czasie której kandydat był filmowany ukrytymi kamerami, gdy przez metalowe bariery, które trzymał rękoma, przepuszczano prąd o coraz większym natężeniu. Kadeci, którzy pomyślnie przeszli ten test, a zwłaszcza ci, którzy najdłużej wytrzymali ból, musieli teraz - zanim rozpoczęli teoretyczne studia uniwersyteckie w szkole morskiej w Murwiku - przygotować się do długich miesięcy ciężkiego życia na trójmasztowcach. Ten okrutny pierwszy rok praktyki wystawiał ich na bardzo ciężką próbę, niebezpiecznie sięgającą do granic ludzkiej wytrzymałości. Jednak stanowił zarazem solidną podstawę morale, postawy godnej dowódcy, i skuteczności. Dzięki temu podwodna armia rozwinęła się i przetrwała w najczarniejszych momentach wojny. Pierwsze naprawdę wielkie ćwiczenia przeprowadzone przez flotyllę pozwoliły wypróbować zgrupowane ataki w wynurzeniu - *Rudeltaktik* - czyli ataki „wilczymi stadami", które zostaną udoskonalone przy okazji kolejnych manewrów na Atlantyku wiosną 1939 r. Dönitz był przekonany, że *Rudeltaktik* będzie doskonałą ripostą U-Bootów na obronny system konwojów, który pokonał niemieckie łodzie podwodne w czasie I wojny światowej.

▲ Bandera Kriegsmarine - niemieckiej marynarki wojennej. *(zbiory prywatne)*



▼ Propaganda niemiecka słusznie chełpiła się wyczynami U-Bootów. Churchill pisał w swych pamiętnikach: „jedyną rzeczą, której podczas wojny naprawdę się obawiałem, była broń podwodna". *(ECPA)*

P A N O R A M A



Ilustracja: Claus Bergen

OPERACJE KRIEGSMARINE PRZECIWKO KONWOJOM NA ATLANTYKU ROZPOCZĘŁY SIĘ POD KONIEC 1940 r...

Stalowe rekiny

▲ Lotnictwo odegrało niezwykle ważną rolę w walce z okrętami podwodnymi. Aby zrzucić granaty głębinowe, samoloty opuszczały się na wysokość 15 metrów. Tu: brytyjski pilot dryfujący na skrzydle swego samolotu.
(ECPA)

▶ Rok 1940. *Kapitänleutnant* Günther Prien składa wizytę w Szkole Morskiej w Neustadt.
(zbiory Franck Bachmann)

Dzień powszedni na U-Bootach otacza nimb beztroskiej przygody. Realia jednakże są inne. We wnętrzach ciasnych, zanitowanych kadłubów odgrywają się ludzkie dramaty.



Niejednokrotnie łodzie podwodne przychodziły z pomocą rozbitkom. Jeden z najsłynniejszych dowódców niemieckich U-Bootów, kapitan Günther Prien opisuje akcję ratowania załogi uszkodzonego samolotu Luftwaffe zmuszonego do wodowania na falach Morza Północnego.

„Jest druga nad ranem. Wyciągnąłem się na pryczy w niespokojnym półśnie. Z kabiny naprzeciwko dochodzi popiskiwanie aparatu do sygnałów Morse'a. Zaraz przy moim uchu. Oddziela mnie od niego jedynie cienka kotara. Trochę za ciasno na tym statku.

Steinhagen melduje: „Panie kapitanie, ostrzeżenie do wszystkich statków: przymusowe wodowanie niemieckiego samolotu na Morzu Północnym".

Wyskakuję spod kołdry, wkładam czapkę i biegiem do centrali! Rzut oka na mapę. Zasygnalizowane miejsce znajduje się na naszej drodze.

Wbiegam na wieżyczkę. Ci, którzy pełnią straż na mostku, trzęsą się z zimna w swoich płaszczach. Jest zimno, przenikliwe zimno pierwszych chwil poranka.[...]

Biegnę na mostek. Poranna mgła rozpościera się nad wodą. Ani śladu lotników. Zresztą nic się nie dzieje. Idiotyczna historia. Już przepływamy koło zasygnalizowanej pozycji. Biedni faceci muszą być gdzieś niedaleko. Zagłębiony w myślach wracam do mesy. Drugi kapitan jest w trakcie śniadania. Coś tam mówi, ale w ogóle go nie słucham. Moje myśli są wciąż przy pływających Bóg wie gdzie pilotach. Trzeba ich wyrwać ze szponów losu. Trzeba. Absolutnie trzeba.

Nagle wpadam na pomysł. Zrywam się, kilkoma susami dobiegam do centrali i krzyczę: „Nowy kierunek: 215 stopni".

Z mostka nadają: „Do komendanta. Raca!". Wspinam się na szczyt wieżyczki. Oficer pokazuje mi coś we mgle: „Tam... białe światełko!" Zatrzymujemy się dokładnie w tym miejscu. Jakiś okrągły przedmiot kołysze się wydany na łaskę fal: to pływająca mina.

Opływamy ją ostrożnie i oto z mroków wyłania się jakiś szary kształt i wolniutko zbliża się w naszym kierunku. Pneumatyczna tratwa z rozbitkami. Jest ich trzech. Pi-



loci uszkodzonego samolotu!

Kilku ludzi załogi pobiegło na rufę, gotowych przyjść z pomocą rozbitkom. Nigdy jeszcze nie widziałem personelu tak podekscytowanego i tak radosnego.

„Stary - krzyczy Meier - wyobrażasz sobie, jak oni będą szczęśliwi!"

Cofamy się. Piloci już nawet nie wiosłują. Z radości zapomnieli, że trzeba wdrapać się po zrzuconej im linie.

Jesteśmy tuż przy nich. Wyciąga się tuzin rąk gotowych, by wwindować ich na pokład. Pierwszy, którego ratujemy jest ranny.

- Gdzie samolot? - pytam.

- Stracony - odpowiada jeden z lotników, adiutant.

- Czy brakuje kogoś?

- Tak. Kapitana.

- Dlaczego?

- Nie żyje".

„Cała naprzód" rozkazuję. Musimy wiać jak najszybciej. Raca wystrzelona przez rozbitków może sprowadzić nam na kark niepożądanych gości.

Za mną ludzie z załogi transportują rannego. To zupełny młodzik. Jest blady i kompletnie wyczerpany. Kładą go na kuszetce. Pięciu kręci się wokół niego, rozbierają go. Dwaj pozostali lotnicy siedzą na pryczy, otoczeni przez cisnącą się wokół nich załogę. Zarzucają ich pytaniami, propozycjami kawy, herbaty, czekolady, papierosów.

Nie wierzę własnym uszom, kiedy słyszę, jak kuchcik Walz pyta: „Czy mam przygotować jajecznicę, panie kapitanie?". W każdych innych okolicznościach pilnowałby tych jajek jak oka w głowie, jakby sam miał wysiedzieć kurczęta. Wydłubałby oczy każdemu, kto podniósłby rękę na jego skarb.

Zbliżam się do pryczy. Ranny usiłuje wstać i nieudolnie stanąć na baczność. Każę mu się położyć. Badam rany. Zadrapanie na ramieniu i łydka przeszyta kulą na wylot. Nic groźnego. [...]

Skończyłem opatrunek. Pozostało mi tylko wysłać meldunek: „Piloci uratowani. Kontynuujemy naszą misję"

Dwutygodnik „Signal" nr 1/1941



▲ **Brytyjski patrolowiec - niszczyciel okrętów podwodnych. Był on wyposażony w 2 działa kal. 37 mm oraz 2 karabiny maszynowe kal. 12,7 mm.**
(ECPA)



W kwietniu 1941 roku kapitan brytyjskiej korwety J. M. Rowland zdał raport z zatopienia łodzi podwodnej, która mogła być jedynie słynnym U-47. Admiralicja powołała specjalne biuro mające za zadanie homologację zatopień U-Bootów. Gdy wraz z depczącym mu po piętach zatroskanym kapitanem statku *Creasy Rowland* wszedł do pokoju, wszyscy podnieśli się z krzeseł.



Konwój został zaatakowany 7 marca pod wieczór, na północny wschód od Islandii. Moja *Wolverine* nie zmieniła kierunku, ani nie zwolniła. Nauczony doświadczeniami poprzedniej nocy nie wystrzeliłem nawet pocisków oświetlających. Warunki meteorologiczne były zresztą podobne: zła widoczność, miejscami nawet płaty gęstej mgły. Iskry z luf mogły tylko zdradzić naszą pozycję, a i tak pociski nie oświetliłyby przecież wiele...

Byłem akurat w świetlicy, kiedy rozległ się alarm. Naraz usłyszałem z głośnika: „Komendant proszony jest na mostek!"

Byłem tam w trzy minuty później. Ze składającego się z wielu statków konwoju zobaczyłem jedynie kolumnę płynącą po lewej burcie. Na mostku przy pierwszych detonacjach wszyscy odruchowo padli twarzą na pokład. Nie było jednak widać żadnej łodzi podwodnej, a musiało przecież być ich wiele. Torpedy trafiły dwa statki z kolumny. Pierwszy z nich złamał się na dwoje i natychmiast poszedł na dno. Ten drugi okazał się tankowcem. Wybuchł ogromnym płomieniem, który oświetlił nasze twarze.

Wtedy usłyszeliśmy kolejne detonacje. Storpedowany tankowiec pozostał w tyle, otoczony płonącą taflą swego ładunku. Zajadle wpatrywałem się w ciemność, szukając peryskopu... Nie zauważyłem niczego, ani ja, ani nikt inny.

Nagle rozległ się

▼ **Złamanie brytyjskiego panowania na morzach jest jednym z głównych celów Hitlera. U-Booty mają za zadanie zgładzić „angielskiego potwora" na Atlantyku.**
(zbiory prywatne)

▼ Wśród marynarzy Royal Navy znajdowali się także Polacy. Tu: starszy bosman w służbie brytyjskiej Królewskiej Marynarki Wojennej w ubiorze służbowym letnim.
(MON)

głos operatora radaru: Uwaga, odgłos! Sześćdziesiąt stopni po lewej, zbliża się ku nam! Jednocześnie jeden z wypatrujących majtków wrzasnął: Widzę dym! Chyba rura wydechowa Diesla, sześćdziesiąt stopni po lewej burcie! Odnotowałem kierunek. *Wolverine* zakręciła.

- Osiemnaście węzłów. Nawiążcie łączność z *Verity*, coś płynie za nami.

Verity był to drugi niszczyciel, ubezpieczający konwój z prawej burty.

- Kontakt przybliża się z wielką szybkością - odezwał się obojętny głos operatora z głośnika.

- Komendancie! Kilwater! Tuż przed nami! - krzyknął ktoś.

Dwadzieścia dwa węzły - rozkazałem spokojnie.

Wolverine uniosła dziób, aż piana trysnęła po bokach. Po chwili też zauważyłem kilwater i płaski ciemny kształt…

- Godzina 0.27. Okręt podwodny zlokalizowany - odnotował oficer w pokładowym dzienniku.

- Cała naprzód!

Natychmiast zauważyłem, że Niemcy także nas zlokalizowali. Zaczęli dziko zygzakować. *Wolverine* nie otworzyła jednak ognia, aby nie spłoszyć przeciwnika i nie stracić go z pola widzenia. Pragnęliśmy zbliżyć się na tyle, aby móc zadać celny i ostateczny cios, zanim tamten umknie w głębinę.



O wpół do pierwszej *Verity* wystrzelił pociski oświetlające. Niemiec natychmiast dał nura, na naszych oczach. Działo się to o 1500 metrów od nas.

Jednocześnie storpedowano kolejny statek z kolumny. Ujrzeliśmy go skąpanego w kłębach dymu, lizanego płomieniami. Widać było wywrócone dryfujące szalupy i głowy pływających marynarzy. Tych usiłowała wyłowić jakaś łajba z silnikiem. W oddali konwój, w całym swym majestacie, obojętnie posuwał się dalej.

Nasze pierwsze pociski głębinowe padły o godzinie 0.48. Puściliśmy osiem serii - bezskutecznie. O godzinie 3.30 stanął przede mną inżynier mechanik. To on zauważył plamę oleju na wodzie, nawet pobrał próbkę.



- Dałbym sobie łeb uciąć, że to pochodzi właśnie z łodzi podwodnej.

Polowanie trwało już od trzech godzin. Nie czułem wyczerpania. Miałem wrażenie, że U-Boot był tu gdzieś blisko, i że może uszkodziliśmy go nawet, jeżeli ten olej należał do niego… Wiedziałem jednak, że jego kapitan był nie w ciemię bity.

Zabawa w chowanego trwała jeszcze parę godzin. - Godzina 5.16 - oznajmił oficer trzymający dziennik pokładowy. Właśnie wtedy w miejscu, w którym woda była niezwykle przezroczysta, zauważyliśmy szarą sylwetkę. Można było nawet dostrzec bijącą wodę śrubę, kilwater w formie V oraz dziwaczną poświatę wokół kiosku!

- Cała naprzód!

Będąc dokładnie nad kioskiem, puściliśmy kolejną serię granatów. „

Hans Herlin „Ci przeklęci z Atlantyku", France-Empire, Paryż 1960 str. 77-80

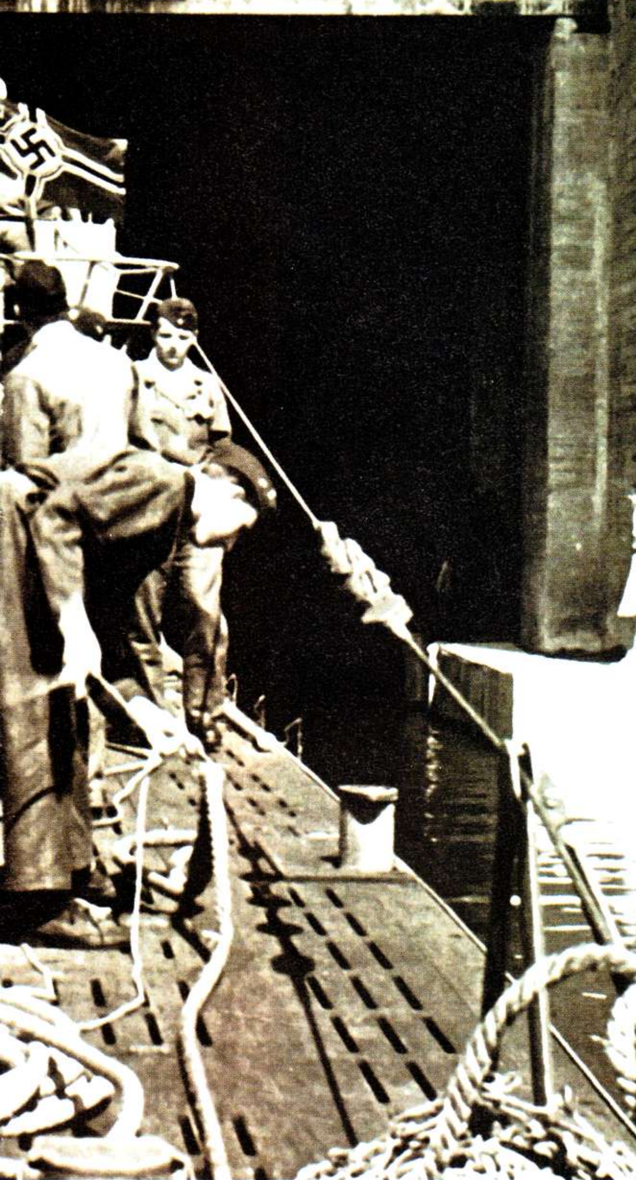


Aby zobaczyć wypływającego U-47, Dönitz i jego Sztab Generalny wyszli na balkon „zamku sardynek" w Kernével. Niebawem ujrzeli wynurzający się z ciemnej jamy szary kształt i zaczęli machać ku niemu rękami. Jednocześnie, w sali operacyjnej, dyżurny oficer wbił malutką chorągiewkę w wielką mapę Atlantyku.



” Pod wieczór, na pokładzie U-99 ucichło szemranie śrub i dowódca statku Kretchmer rozkazał wypłynąć na powierzchnię. Noszący na kiosku złocistą podkowę okręt, który wyszedł w morze niespełna w dwa dni po U-47 wynurzył się, prychając. Dwaj marynarze wychylający się z kiosku ujrzeli wokoło jedynie mleczną ciemność.

Jak ściana dymu podnosiła się z morza mgła. Poprzez nią ktoś jednak zauważył



▲ **Niemiecki okręt podwodny wraca z misji do swej ufortyfikowanej bazy w Saint Nazaire. Rejsy mogły ciągnąć się tygodniami. W miarę jak postępowały działania na Atlantyku, U-Booty z myśliwych przedzierzgnęły się w zwierzynę. Wiele z nich nigdy nie powróciło do portu.**
(ECPA)

sunący niczym zjawa drugi okręt podwodny. Kretchmer ujął lornetkę i spojrzał przez nią na kiosk i insygnia tamtego.

- Prien - powiedział po prostu.

Tego samego ranka U-99 osiągnął swą strefę operacyjną na południe od Islandii, na szlaku konwojów wiodących z Kanady do Anglii. Tuż przed 14.00 meldunek Priena informował o nadchodzącym konwoju. Był to jego pierwszy znak życia, odkąd wypłynął z Lorientu pięć dni temu.

„Rozkaz dla U-47 o natychmiastowe określenie swej pozycji i odniesionych zwycięstw".

Dwa okręty posuwały się równolegle we mgle, komunikując przez megafon. „Jak leci?" - „W porządku, a u was?" - „Schepke też jest tu gdzieś w pobliżu" - „Zatopiłeś już kogoś?". Wydawało się, iż pośrodku niebezpiecznej przestrzeni Atlantyku otwarła się mała, przyjazna enklawa.

Nagle prysła ściana mgły. Z mlecznego więzienia wynurzył się konwój. Chmara statków posuwała się ociężale. Wokół, niczym pilnujące stada owczarki, krążyły niszczyciele. Jeden z nich natychmiast zauważył łodzie podwodne i wykonał nagły zwrot w ich kierunku. Zanim zadudniła zamykająca się klapa kiosku, Kretchmer zdołał zauważyć nurkującego Priena.

Było popołudnie 25 lutego 1941 r.

Radiooperator na pokładzie U-99, Jupp Kassel opowiada: „Podczas całego tego rejsu, wciąż napotykaliśmy Priena. Szedł za „swym konwojem" jak cień. To on nas prowadził, a my posłusznie posuwaliśmy się za nim.

Wieczorem, gdy Kretchmer ścigał marudera, Prien pojawił się nagle i „zdmuchnął" mu go, torpedując statek przed samym nosem Kretchmera. [...]

Znów Prien dopadł przeciwnika. Jak zwykle precyzyjnie określił pozycję konwoju płynącego z Kanady. Dzięki niemu U-99 zlokalizował go 6 marca, około południa.

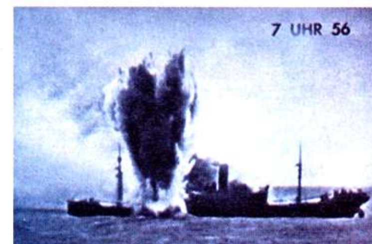
Konwoju tego chroniła niezwykle silna eskorta. Kretchmer odczekał do zachodu słońca, po czym wśliznął się między niszczyciele i dotarł do kolumny transportowców. Storpedował „wielorybnika" o 20 000 t. wyporności.

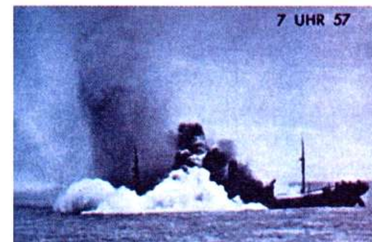
7 marca o 5.00 rano U-99 otrzymał meldunek od Priena. „To ja odebrałem ten meldunek - mówi Jupp Kassel. - W ciągu dnia Prien nie dał znaku życia, lecz pod wieczór na nowo przejął rolę prowodyra. Na tę noc przypadła moja wachta. Nagle usłyszałem w słuchawkach gwizd tak przenikliwy, iż musiał on pochodzić z łodzi podwodnej płynącej w pobliżu. Mógł to być tylko Prien. Powiadomiłem Kretchmera, który przyszedł natychmiast. Gwizd był tak donośny, że nie musiał nawet zakładać słuchawek. Z leżącego na stole aparatu roznosił się po całej kajucie. Spojrzeliśmy na siebie przerażeni, dokładnie to pamiętam. Anglicy nie mogli nie przechwycić tego odgłosu!

Po godzinie gwizd ucichł. Nie śmieliśmy myśleć, iż był on spowodowany interwencją przeciwnika. W napięciu oczekiwaliśmy kolejnego meldunku. Nie przyszło nic.

Wreszcie przechwyciliśmy meldunek. Nie był to jednak Prien, lecz baza dowództwa w Lorient, wciąż powtarzająca te same słowa: „Rozkaz dla U-47 o natychmiastowe określenie swej pozycji i odniesionych dotychczas zwycięstw". Lorient nadawał całą noc. Prien nie odpowiadał". ‟

Hans Herlin „Ci przeklęci z Atlantyku", France-Empire, Paryż 1960 str. 64-67













▲ **Minuta po minucie. Storpedowanie i zatopienie brytyjskiego okrętu ujęte z pokładu atakującego go U-Boota.**
(zbiory prywatne)



Erich Raeder (1876 -1960)

Urodził się 24 kwietnia 1876 r. w małej miejscowości Wandsbeck koło Hamburga (dziś włączonej do tego miasta jako jego przedmieście), a zmarł w Kiel Kreuzen. Pochodził z rodziny nauczycielskiej. W 1894 r. wstąpił do szkoły morskiej. W 1897 r. (zatem już w wieku 21 lat) miał stopień oficera i brał udział w wojnie na Bliskim Wschodzie. W latach 1903-1904 ukończył Akademię Morską i został przydzielony do służby informacyjnej marynarki wojennej, a potem mianowany oficerem nawigacji jachtu *Wilhelm II Hohenzollern*. W 1912 r. został kapitanem okrętu.

Między wojnami

Już przed pierwszą wojną światową był szefem sztabu admirała Hippera, dla którego na zawsze zachował uznanie. Na tym stanowisku uczestniczył w walkach w Doggebank i Jutlandii. Mianowany kapitanem fregaty w 1917 r., w rok potem dowodził krążownikiem *Koeln*. Wezwany do Berlina kierował centralną sekcją ministerstwa marynarki od października 1918 r. i został kapitanem okrętu w listopadzie 1919 r.

Dalszy awans otrzymał w 1922 r., kiedy otrzymał nominację na kontradmirała. Potem został kolejno najpierw inspektorem marynarki, komendantem sił na Morzu Północnym, wiceadmirałem w 1925 r. i szefem sztabu marynarki wojennej Reichswehry w 1928 r., a w 1935 r. naczelnym dowódcą marynarki wojennej Trzeciej Rzeszy. Przyczynił się do odbudowy niemieckiej potęgi morskiej. Stworzył flotyllę okrętów wojennych, zainicjował budowę „kieszonkowych" pancerników.

Marzenia o potędze

W październiku 1939 r. przedstawił plan pozbawienia Wielkiej Brytanii dominacji na Morzu Północnym przez wykorzystanie baz morskich w Norwegii. W związku z tym w kwietniu 1940 r. podjął się opracowania planu morskiej części kampanii norweskiej.

Jego dziełem było również przygotowanie inwazji na Anglię, choć według niego marynarka niemiecka nie była wówczas do niej przygotowana należycie. Stało się to powodem jego dwuletnich sporów z Hitlerem, który nie chciał zwiększać wydatków na budowę okrętów wojennych.

Stworzył flotyllę okrętów wojennych, zainicjował budowę „kieszonkowych" pancerników.

Był zwolennikiem sojuszu Niemiec ze Związkiem Radzieckim przeciwko Anglii i Stanom Zjednoczonym. Jako mało operatywny a zbyt tradycyjny w działaniu, nie doceniający roli okrętów podwodnych w wojnie, został 30 stycznia 1943 r. przesunięty na stanowisko generalnego inspektora marynarki wojennej, a jego miejsce zajął Dönitz.





◄ Pod koniec 1940 r. admirał Raeder ma do swej dyspozycji praktycznie wszystkie porty Europy Zachodniej - od polarnego Tromsö aż po Saint-Jean-de-Luz. Niemiecka flota nie jest jednakże wystarczająco rozbudowana, aby wyciągnąć należyte korzyści z tej niezwykłej sytuacji. Raeder uważał, iż Niemcy nie powinni jeszcze przystępować do wojny. Hitler go nie usłuchał.
(AKG)

Konsekwencje i norymberski wyrok

Aresztowany przez radzieckich oficerów we własnym mieszkaniu w Berlinie-Babelsbergu 23 czerwca 1945 r., wyrokiem Międzynarodowego Trybunału Wojskowego w Norymberdze jako jeden z trzech (obok Rudolfa Hessa i Waltera Funka) został skazany na karę dożywotniego więzienia z paragrafów 1,2,3, czyli za udział we wspólnym planowaniu wojny napastniczej, w jej przygotowaniu i przeprowadzeniu oraz za łamanie ustanowionych w Hadze i potwierdzonych na konferencji w Genewie praw wojennych.

Z powodu choroby, po dziesięciu latach odbywania kary, 26 września 1955 r. został zwolniony z więzienia w Berlinie-Spandau. Zmarł 6 listopada 1960 r.

Jest autorem kilku prac, wśród których najistotniejsze to: „Wojna na morzu w latach 1914-1918", „Wojna krążowników na wodach międzynarodowych" oraz interesującej biografii „Moje życie", wydanej w 1956 r.

Blokada Wielkiej Brytanii

W jaki sposób zmusić Wielką Brytanię do kapitulacji? W jaki sposób zdusić jej produkcję przemysłową? III Rzesza odwołuje się do znanego od XVII w. sposobu: ataku dróg morskich, by w ten sposób zablokować dostawy broni, surowców i żywności.

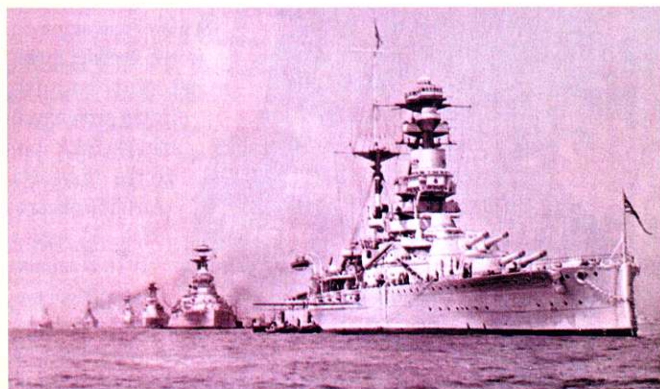
W 1941 r. Atlantyk stał się prawdziwym polem bitewnym, sceną starć głównie pomiędzy niemieckimi U-Bootami i amerykańskimi statkami zaopatrującymi Wielką Brytanię w broń, surowce i żywność. Rozmiary tej „podwodnej wojny do ostatniej kropli krwi" uzmysłowi kilka liczb: między wrześniem 1939 r. a grudniem 1941 r. niemieckie łodzie podwodne zatopiły statki o łącznej wyporności 8 mln ton, a w 1942 r. będzie szło na dno co miesiąc 800 000 ton.

Widać na ich podstawie całą zaciekłość atlantyckiej walki, która miała za cel odizolowanie i sparaliżowanie Wielkiej Brytanii, pozostającej jedynym w Europie mocarstwem wrogim Niemcom Hitlera. Jakie wydarzenia popchnęły Hitlera i jego admiralicję do podjęcia blokady Anglii? Czyż ów plan nie był dla Niemiec samobójstwem? Wreszcie, co pozwoliło Anglii oprzeć się metodycznej blokadzie, która przecież mogła okazać się skuteczna?

Blokada: rozwiązanie tymczasowe

Pierwotne plany Hitlera nie przewidywały blokady. W czerwcu 1940 r. pogromca Francji planuje atak na Wielką Brytanię. 16 lipca 1940 r. operacja „Lew Morski" (Seelöwe) jest dopracowana w szczegółach. Rola utorowania drogi definitywnemu atakowi na Wyspy Brytyjskie przypadnie Luftwaffe. 13 sierpnia 1940 r. Hitler rozpoczyna więc „powietrzną bitwę o Anglię". Przez około trzy miesiące trwa przerażająca ofensy-

▲ Z powodu blokady niektóre produkty stawały się rzadkością. Na ich przydział czekano godzinami. *(AKG)*



▼ Flota brytyjska - pierwsza flota świata. Na niej spoczęło zadanie przerwania blokady. *(zbiory prywatne)*



wa: masowe naloty bombowców niszczą angielskie miasta gnębiąc bez wytchnienia siły obrony i ludność cywilną. Ostatecznie ofensywa ponosi fiasko: angielska ludność potrafiła okazać stalowe nerwy, a Churchill - niezachwianą nieugiętość. Niemcy muszą pogodzić się z porażką i pod koniec 1940 r. Göring porzuca zamiar opanowania Wysp Brytyjskich drogą powietrzną. W wyniku tej nieudanej próby Hitler postanawia zastosować półśrodek - odciąć Wielką Brytanię od reszty świata i w ten sposób pozbawić ją dostaw broni, surowców i źródeł żywności. Położenie geograficzne Wysp Brytyjskich sprzyja jego zamierzeniom. Otoczone wodami Atlantyku i Morza Północnego wydają się być uzależnione od dostaw płynących z ich zamorskich terytoriów, jak również ze sprzyjających Wielkiej Brytanii Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.



Przedsmak wojny na skalę światową

By zapewnić sobie panowanie na wodach Atlantyku, Niemcy wysyłają przeciw brytyjskim konwojom duże jednostki pływające, takie jak *Bismarck*, *Scharnhorst*, czy *Gneisenau*. W miarę upływu czasu coraz większą rolę w odizolowaniu Wielkiej Brytanii odgrywać będzie flota podwodna. „Sfory" U-Bootów liczące 20 - - 30 łodzi będą atakować konwoje na Atlantyku aż po Ocean Indyjski.

Cóż więcej można powiedzieć o amerykańskiej postawie, jeśli nie to, że była ona równoznaczna z cichym przystąpieniem do wojny przeciw Rzeszy?

Zaopatrzenie z kolonii brytyjskich zostanie poważnie zagrożone. Jednakże - zaskakujące - pomimo strat, Wielkiej Brytanii udaje się uniknąć sparaliżowania. Ową porażkę blokady można wytłumaczyć jedynie udzielonym Wyspom Brytyjskim wsparciem ze strony Ameryki. Należałoby właściwie określić je mianem neutralnej przychylności Stanów Zjednoczonych wobec Wielkiej Brytanii. Od początku działań wojennych amerykańska pożyczka przyznała Anglii 50 niszczycieli. 11 marca 1941 r. zmiana ustawy o pożyczkach-dzierżawach jest równoznaczna z nieograniczonym kredytem finansowym dla Anglii. W sierpniu 1941 r. zobowiązanie wobec aliantów konkretyzuje się jeszcze bardziej przez podpisanie przez Anglię i - wówczas jeszcze neutralne Stany Zjednoczone - Karty Atlantyckiej, która zobowiązuje współsygnatariuszy do obrony „wolnego świata". Cóż więcej można powiedzieć o amerykańskiej postawie, jeśli nie to, że była ona równoznaczna z cichym przystąpieniem do wojny przeciw Rzeszy?

Przełom

Właśnie zobowiązanie Stanów Zjednoczonych umożliwi porażkę niemieckiej blokady. A i reakcja Brytyjczyków na stawiane im przeszkody stanie się coraz bardziej przemyślana i precyzyjna. Okręty eskortujące konwoje są stopniowo wyposażane w radary, które pozwalają lepiej wykrywać łodzie podwodne nieprzyjaciela. Ich uzbrojenie powoli zaczyna dorównywać wyposażeniu niemieckich niszczycieli. W miarę upływu czasu doświadczenie załóg brytyjskich pozwala na skuteczniejsze działanie wobec atakujących U-Bootów. A i wspomnienie zwycięstw brytyjskiej marynarki wojennej w czasie I wojny światowej nie pozostanie bez znaczenia. Na Wyspach ludność cywilna z właściwym sobie stoicyzmem i iście angielskim humorem przyjmuje braki na rynku, wierząc, że jest to etap przejściowy. Pisze o tym Marian Walentynowicz: „A był w Anglii taki czas, że na przeciąg dwóch czy trzech miesięcy zabrakło tytoniu. nie pamiętam dokładnie, dlaczego nawaliły dostawy surowca, w każdym razie w tym podłym okresie paliło się jakieś nigdy nie spotykane, a bardzo niedobre gatunki tytoniu o smaku egipskim, rosyjskim, francuskim czy hiszpańskim, w niczym nie przypominające papierosów angielskich czy amerykańskich opartych na virginii. Przyznam, że były one wyjątkowo niesmaczne, tak samo jak i przedziwne tytonie fajkowe. Ponieważ trudność ta była przejściowa, więc nie wprowadzono bardzo skomplikowanego i jednocześnie kosztownego racjonowania, co okazało się słuszne, bo podaż niedługo wróciła do normy. Przeproszono nas, obiecano poprawę i, oczywiście, dotrzymano obietnicy".

Zakres amerykańskiej pomocy w istocie był ogromny. I to zarówno

◄ Kampania zachęcająca do oszczędności paliwa - „Zgaś kaloryfer, gdy będzie ci już ciepło".
(zbiory prywatne)

▲ Samolot o wyglądzie anachronicznym - dwupłatowiec *Fairey Swordfish* okazał się najskuteczniejszą maszyną w walce przeciw U-Bootom.
(zbiory prywatne)

► „Czysty talerz to czyste sumienie" - afisz przeciwko marnotrawstwu żywności.
(zbiory prywatne)

▼ Stolica Birmy - Rangun. Przerwanie łączności między Wielką Brytanią a jej koloniami pozbawiłoby ją surowców niezbędnych dla przemysłu.
(zbiory prywatne)



w dostawach broni, jak i w aprowizacji odizolowanych Wysp Brytyjskich. W 1942 r. Amerykanie, dysponujący skutecznym przemysłem i szczytową technologią, codziennie wypuszczają ze swoich fabryk jednego niszczyciela. Jest to znacznie więcej niż Niemcy, którzy nie są już w stanie zastępować traconych niemal codziennie łodzi podwodnych. Jednocześnie do Wielkiej Brytanii płyną konwoje z dostawami żywności, lekarstw, surowców przemysłowych i broni.

Rok 1942 zaznacza się jako czas porażek niemieckich, porażek o zasadniczym znaczeniu, zarówno z punktu widzenia strategicznego jak i psychologicznego. Ma to miejsce w momencie, gdy dostawy zbóż pochodzące z Argentyny - kraju przychylnego Niemcom - zostają zablokowane u wybrzeży tego kraju. To również moment, kiedy Rzesza traci kilka swych najpiękniejszych nawodnych jednostek niemieckich: *Bismarck*, *Scharnhorst*, czy też *Gneisenau*. W tym czasie 60 konwojom amerykańskim udaje się wysłać do Anglii ponad milion ludzi oraz sprzęt.

Całkowitą porażkę blokady na Atlantyku potwierdzi decyzja admirała Dönitza nakazująca opuszczenie Atlantyku i skierowanie łodzi podwodnych na wody Arktyki.

Całkowitą porażkę blokady na Atlantyku potwierdzi decyzja admirała Dönitza nakazująca opuszczenie Atlantyku i skierowanie łodzi podwodnych na wody Arktyki.

Wojna na Pacyfiku - druga strona medalu

Podpisanie amerykańskich zobowiązań wobec aliantów było równoznaczne z przyjęciem postawy wobec Japonii. Już od 1939 r. Stany Zjednoczone nieprzychylnie spoglądają na japońską ekspansję na Pacyfiku. Stanowi ona bardziej bezpośrednie zagrożenie dla amerykańskich interesów niż Europa pod panowaniem Hitlera.

Sąsiadujące z Japonią Filipiny są zależne od Stanów Zjednoczonych. Japoński imperializm stawia sobie za cel przyłączenie terytoriów i przywłaszczenie sobie bogactw naturalnych Azji południowo-wschodniej. Bogate są one zwłaszcza w surowce mające zasadnicze znaczenie strategiczne, takie jak ropa naftowa, cyna czy kauczuk. Od 1939 r. ów imperializm zagraża bezpośrednio aliantom, gdyż Japonia, która podpisując Pakt Trzech opowiedziała się po stronie Niemiec, stanowi nieustające zagrożenie zarówno dla państw wchodzących w skład Commonwealthu (Australii, Nowej Zelandii), jak również dla brytyjskich posiadłości.



I tu po raz kolejny Stany Zjednoczone nie czekają na ewentualne wypowiedzenie wojny, by opowiedzieć się po czyjejś stronie. Począwszy od 1939 r. podejmuje represje wobec Japonii. Amerykańskie przesyłki zostają objęte embargiem. Dostawy nafty oświetleniowej i stali zostają zawieszone. Wszystkie te środki dla niewielkiego archipelagu Wysp Japońskich i ich - całkowicie zależnej od importu - wojennej ekonomii są niemal równoznaczne z blokadą. Amerykańska oficjalna deklaracja wojny, będąca następstwem japońskiego ataku na Pearl Harbor jest jedynie potwierdzeniem i tak wcześniej przyjętej pozycji.



Pomiędzy 1941 i 1942 r. imperializm japoński przyjmie charakter bardziej agresywny i zaznacza się błyskawicznymi posunięciami. Okupacja Tajlandii i Hong-Kongu, desant na Filipinach, podbój Guamu, Borneo, Malezji, wysp Celebes, kapitulacja Singapuru, podbój Indonezji i Birmanii oraz posunięcie się aż do Wysp Aleuckich, a także bombardowanie Australii... W ciągu ośmiu miesięcy Japonia opanuje 90% światowej produkcji kauczuku i będzie kontrolować 75% produkcji cyny i olbrzymie zasoby ropy naftowej.

Tak wiele posunięć nie mogło pozostawić obojętnymi ani Amerykanów (Filipiny, Wyspy Aleuckie, Alaska, Guam) ani Brytyjczyków (Australia, Hong-Kong). Amerykańskie represje okazały się zaskakująco skuteczne. W grę wchodziła duża stawka: chodziło nie tylko o to, by

W telegraficznym skrócie

Publikowane materiały mają charakter dokumentów historycznych. W żadnym wypadku nie są one wyrazem orientacji politycznych ani osobistych poglądów Wydawcy.

LUBLIN

Mocą wydanego przez Izbę Rzemieślniczą rozporządzenia, żydzi mogą się posługiwać dorożkami specjalnie wyznaczonymi dla nich. Zarządzenie to ma na celu zapobieżenie szerzenia się chorób zaraźliwych, jak tyfus i dur brzuszny, które to choroby mają wyłącznie swe siedlisko wśród żydów.

Goniec Krakowski, 10 IV 1941, nr 84

ATENY

Na ulicach wykopano rowy, celem osłony przeciw nalotom. Organizacje młodzieżowe i mężczyźni nie podlegający obowiązkowi służby wojskowej zostali zaciągnięci do związku obrony przeciwlotniczej. Na wszystkich punktach węzłowych i rogach ulic usypano góry piasku i poczyniono wszelkie inne przygotowania na wypadek zrzucenia bomb zapalających.

„Exchange", Berno, 2 IV 1941

LONDYN

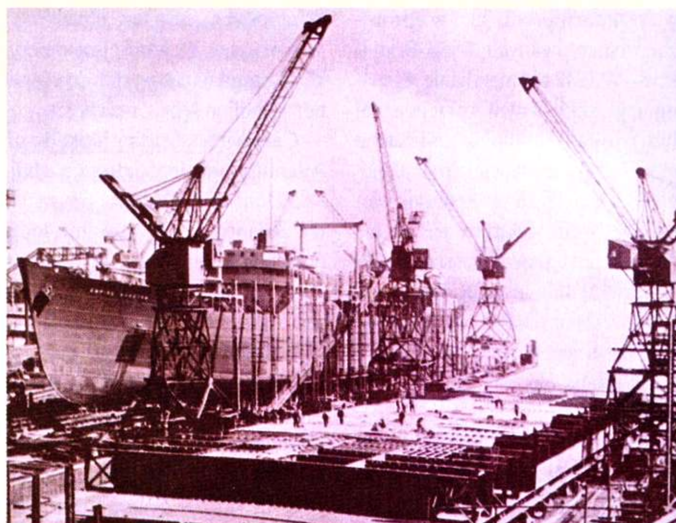
Dziennik angielski „News Chronicle" występuje przeciw „Gazecie Polskiej", ukazującej się w Londynie, twierdząc, iż rozpowszechnia ona fałszywe i szkodliwe wiadomości na temat polityki angielskiej. Dziennik domaga się likwidacji „Gazety Polskiej", ponieważ „nie można tolerować, aby ludzie, korzystający z gościny angielskiej, rozpowszechniali wiadomości sprzeczne z celami, o które walczy Wielka Brytania".

Kurier Warszawski, 11 IV 1941, nr 86

PRAGA

Z okazji urodzin Kanclerza Rzeszy rząd Protektoratu przekazał milion koron dla Niemieckiego Czerwonego Krzyża na rzecz pomocy wojennej.

Kurier Warszawski, 21 IV 1941, nr 93



▶ Osłabienie i odcięcie dostaw surowców dla brytyjskiego przemysłu wojennego groziło załamaniem się produkcji.
(zbiory prywatne)

uniemożliwić wszelkie dostawy do Japonii (zwłaszcza blokując prowadzącą z Birmy drogę naftową), lecz równieź uniemożliwiając ewentualne japońskie dostawy dla Niemiec.

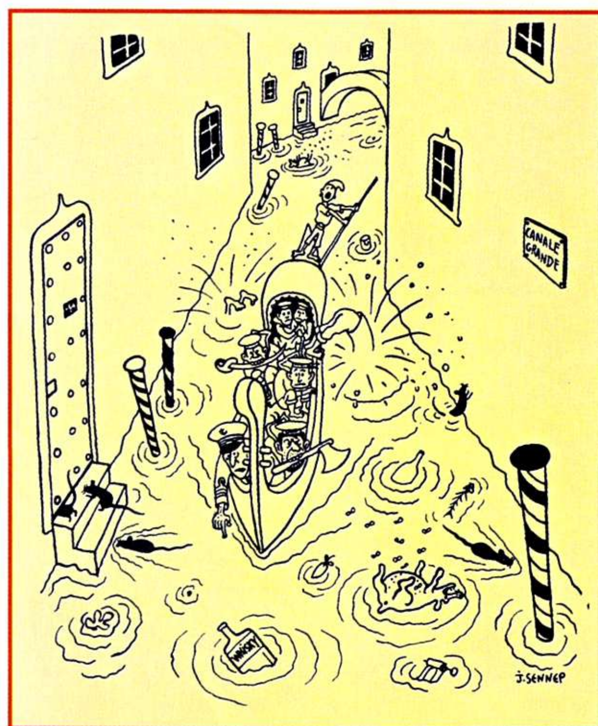
Wojna na Pacyfiku przerwała również dostawy dla Rzeszy i jej sprzymierzeńców. Pomimo starań, by Niemcy stały się samowystarczalnym mocarstwem, pomimo rozwoju przemysłu, Hitlerowi nie udaje się zapewnić sobie niezależności. Pod koniec wojny bankructwo niemieckiego przemysłu staje się faktem.

Koło fortuny?

Jak wytłumaczyć ów zwrot sytuacji? W 1940 r. Anglia jest jedynym krajem w Europie - a nawet na świecie - stawiającym czoło Niemcom. Rzesza zdaje się znajdować w pozycji oczywistej przewagi. Anglia jest silnie uzależniona od pomocy z zewnątrz. Niemcy uważają się za samowystarczalne mocarstwo.

Dla mocarstwa wyspiarskiego, jakim jest Wielka Brytania, perspektywa morskiej blokady stanowi zatem największe zagrożenie i z wielu powodów plany Hitlera, by ją sparaliżować, były jak najbardziej realne, o ile nie możliwe do zrealizowania. Błąd Hitlera tkwił we niewłaściwej ocenie przebiegu działań wojennych. Nadto zerwanie paktu niemiecko-sowieckiego i otwarcie frontu przeciw ZSRR zmusiło Führera do podziału swoich sił na dwa fronty i tym samym zmniejszenia szans zwycięstwa nad Wielką Brytanią. Blokada nie okazała się skuteczna: ani ludność cywilna, ani brytyjski przemysł wojenny nie zostały nigdy dotknięte.

HUMOR I SATYRA



▲ „Anglik przed nami!" - załoga włoskiej gondoli wpada w panikę na widok butelki whisky. Rysunek Sennepa z cyklu „Wojna na morzu".
(zbiory prywatne)

— !!! —

ANGIELSKI STRACH

Metodą wojny dziką
przerazili Niemcy Anglików...
To sukces dla angielskiej strony...
Bo nikt mi nie zaprzeczy:
nie ma straszniejszej rzeczy
niż właśnie Anglik przestraszony

Tomasz Wiatraczny (T. Hollender), „Satyry i fraszki", 1943 r.

— !!! —

Hitlera gnębi ciągle pytanie: Kto wygra wojnę? Przypomniał sobie, że w dawnych czasach wróżono przy pomocy ptaków, na przykład według ilości kuknięć kukułki. Postanowił spróbować tego samego, ale że była jesień, więc zostały mu tylko wróble. Wyszedł tedy kanclerz do parku i pyta:

— Ptaszki, ptaszki, powiedzcie kto wygra wojnę?

A wróble na to:

— Czer-czil-czer-czil-czer-czil.

Ludwik Straszewicz „Śmiech w kajdanach", Wrocław 1946

DOWÓDCA NIEMIECKIEGO OKRĘTU PODWODNEGO

1941 ROK



• 1. Kurtka oficerska - na rękawach oznaki stopnia „Kapitanleutnant" (porucznik marynarki) • 2. Krzyż Rycerski Żelaznego Krzyża • 3. Odznaka załóg okrętów podwodnych (U-Bootów) ustanowiona 13 października 1939 • 4. Nieregulaminowe oznaki 1. i 9. flotylli U-Bootów • 5. Paczka papierosów • 6. Czapka oficerska - jej biały wierzch był zwyczajowym wyróżnikiem dowódcy okrętu podwodnego • 7. Rękawiczki oficerskie, skórzane • 8. Kurtka i spodnie skórzane - tzw. ubiór pokładowy • 9. Buty-saperki na gumowej podeszwie • 10. Chronometr marki *Junghans* • 11. Lornetka typu marynarskiego, w gumowej oprawie